



Paraná é exemplo de infraestrutura para escoamento

O Brasil sofre com a falta de rodovias e ferrovias para escoar nossa imensa produção agrícola e especialistas alertam que o país pode travar se não mudar sua logística. Portos e aeroportos estão no limite, a maioria precisando de reformas e ampliações. Nos rios, a falta de dragagens e eclusas limita a exploração do potencial hidroviário. Muitas rodovias brasileiras são mal conservadas ou possuem apenas uma via. Problemas que prejudicam o escoamento da produção.

Mas no Paraná, a situação é diferente. O Estado é o segundo maior produtor de grãos do Brasil, e favorecido quando o assunto é infraestrutura. Muitas estradas são classificadas como boas e ótimas segundo o Ministério dos Transportes e o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT).

- A demanda sobre a ferrovia poderia ser maior, mas nós tivemos que criar alternativas rodoviárias, pela baixa disponibilidade de vagões. Na verdade, o melhor seria se a rodovia comportasse tudo isso. Mas enquanto não temos, criamos alternativas para cumprir os prazos de entrega de produção no Porto de Paranaguá - explica Miguel Rubens Tranin, presidente da Associação de Produtores de Açúcar e Álcool do Estado do Paraná (Alcoolpar).

Um relatório divulgado pelo Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial da Esalq (Esalq-Log) faz um comparativo entre os diferentes tipos de transporte utilizados pelos produtores e pelas empresas para escoar a produção do Paraná. O estudo leva em consideração os custos com o transporte rodoviário e os custos com o transporte rodo-ferroviário, ou seja, a utilização de ferrovias e rodovias na mesma viagem. O levantamento mostra que numa distância de até 500 quilômetros, o frete rodoviário é mais barato. Já para distâncias maiores que 500 quilômetros, vale mais a pena transportar a produção pelo dois modais.

- Depende da época do ano, do poder de barganha do embarcador e da quantidade de produto que ele está carregando. O melhor sempre é o mais barato. O que nós vimos na pesquisa que fizemos com as empresas é que no ano de 2012, a ferrovia não foi mais barata que o rodoviário. Economicamente é mais viável usar a rodovia do que a ferrovia - diz Priscila Biancarelli, coordenadora da Esalq-Log.

O estudo também aponta que, apesar de ter uma fatia menor, o transporte ferroviário vem crescendo. Atualmente 35% da produção paranaense é transportada por trens. Uma das participantes da pesquisa, a Cocamar, de Maringá, é exemplo disso. A cooperativa possui um terminal ferroviário dentro de suas instalações, o que dispensa a necessidade de fazer transbordo. Para eles, a ferrovia é 10% mais competitiva, comparada à rodovia.

A Cocamar faz o transporte de farelo até o Porto de Paranaguá, quase 520 quilômetros distante de Maringá. Pela ferrovia, o transporte leva quatro dias, três a mais do que pela estrada. Mesmo assim, um caminhão carrega cerca de 35 toneladas do produto, quase metade da capacidade de um vagão, que comporta 60 toneladas.

- Como nós temos uma infraestrutura importante, nosso próprio terminal, a ferrovia é mais competitiva. Estamos em um mercado em que negociamos negocia semana a semana, sempre buscando competitividade em relação ao modal rodoviário. Então, no sentido da questão econômica, ela é mais competitiva sim - mostra Júlio César Bueno Alves, gerente de logística da Cocamar.

Priscila Biancarelli, da Esalq-Log, diz que a solução apontada pelo estudo, tanto para o Paraná quanto para todo o país, é fazer o escoamento mais espaçado, ou seja, não deixar o escoamento para o pico de safra.

- No pico, o preço do frete acaba sendo bem maior. Se você escoar uniformemente ao longo do ano, você tira a pressão sobre esse sistema.